Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13397**

18. Wahlperiode 24.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katharina Dröge, Oliver Krischer, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/13221 –

Mögliche kartellrechtswidrige Absprachen deutscher Automobilhersteller – Hintergrund und Konsequenzen

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Ausgabe Nr. 30 vom 22. Juli 2017 hat das Magazin „DER SPIEGEL“ Auszüge aus Dokumenten veröffentlicht, wonach sich die fünf deutschen Automobilhersteller Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen bei fahrzeugtechnischen Details über Jahre abgesprochen haben sollen. Mehr als 200 Mitarbeiter der Unternehmen sollen sich in 60 Arbeitsgruppen und in über 1 000 Sitzungen vielfach geheim über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge, Kosten, Zulieferer und Märkte ausgetauscht haben. Sie hätten in einem exklusiven Kreis „technische Standards“ festgelegt und sich abgestimmt, in neuen Fahrzeugen „nur bestimmte technische Lösungen“ einzusetzen. Laut Angaben der Zeitung „DIE WELT“ fanden diese Treffen wohl im Rahmen von Arbeitskreisen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) statt (www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article166908998/Das-grosse-Kartell.html). Betroffen könnten alle Autos sein, die die fünf großen Automobilhersteller seit den 1990er Jahren verkauft haben – vielleicht auch schon früher.

Wie „DIE WELT“ berichtet, sind am 23. Juni 2016 Ermittler des Bundeskartellamtes und des Bundeskriminalamtes erstmals auf Hinweise gestoßen, dass die fünf Automobilkonzerne sich in großem Stil illegal abgesprochen hätten und damit gegen das Kartellrecht verstoßen haben könnten. Nun liegen laut „DER SPIEGEL“ wohl Selbstanzeigen von Volkswagen und Daimler vor. Der Hintergrund ist offenbar, dass beide Unternehmen hoffen, von der so genannten Kronzeugenregelung im Kartellrecht und entsprechenden Bußgeldnachlässen zu profitieren. Die beteiligten Unternehmen wollten sich nicht konkret zu den Berichten des Magazins „DER SPIEGEL“ äußern. Von den Wettbewerbsbehörden heißt es bislang nur, dass die Europäische Kommission und das Bundeskartellamt Informationen zu dieser Angelegenheit erhalten hätten, die aktuell von der Kommission geprüft würden.

Laut Bundeskartellamt führen „Kartellabsprachen regelmäßig zu überhöhten Preisen bei sinkender Produktqualität. Gleichzeitig wird durch die Ausschaltung des Wettbewerbs die Innovationskraft der Unternehmen gebremst. Kartelle schaden damit der Gesamtwirtschaft und insbesondere dem Verbraucher“ (www.bundeskartellamt.de/DE/Kartellverbot/kartellverbot_node.html).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 21. August 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Lieferanten werden ebenfalls geschädigt, wenn sich Unternehmen darauf verständigen, nur bei einem bestimmten Anbieter einzukaufen oder nur einen bestimmten Preis zu zahlen.

Die negativen Folgen dieser Absprachen für den Industriestandort Deutschland könnten immens sein. Sollten die Kartellbehörden feststellen, dass die Absprachen illegal waren, drohen den Automobilherstellern Kartellstrafen in Milliardenhöhe. Hinzu kommen mögliche Schadensersatzklagen von Lieferanten, Verbrauchern und Aktionären. Insbesondere Verbraucher haben jedoch durch Versäumnisse der aktuellen Bundesregierung bei der Reform der 9. GWB-Novelle Probleme, ihren Schaden vor Gericht geltend zu machen. Dabei sind die Käufer, insbesondere von Dieselautos, mehrfach geschädigt: durch überhöhte Preise aufgrund von Kartellabsprachen, durch erhöhte Stickoxidbelastung und durch den Wertverfall ihrer Autos.

Die Enthüllungen treffen die Automobilindustrie Deutschlands in einer sensiblen Phase, in der sie alle Ressourcen bräuchte, um den internationalen Wettlauf um umweltfreundliche Antriebsarten zu überleben. Der Imageschaden für den Ruf Deutschlands als Produktionsstandort ist hingegen monetär kaum abschätzbar. Auch die Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen lassen sich nur schwer berechnen.

Angesichts der Tragweite der geschilderten Berichte ist es dringend notwendig, eine Bewertung der Bundesregierung zu erhalten. Relevant ist für den Deutschen Bundestag zudem die Frage, welche Informationen die Bundesregierung und insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Arbeitskreise der Automobilwirtschaft und die darin erfolgten Absprachen hatten.

Kenntnisse der Absprachen

1. Können aus Sicht der Bundesregierung Absprachen unter Automobilkonzernen zu der Entwicklung von Benzin- und Dieselmotoren, Bremsen, Kupplungen und Getrieben sowie zur Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen, zur Auswahl von Lieferanten, Preisen von Bauteilen und Märkten in dem Sinne kartellrechtlich relevant sein, dass sie eine wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung im Sinne des Kartellverbotes darstellen?

Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarktes bezwecken oder bewirken, sind verboten und mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar. Dies trifft insbesondere zu, wenn sie

- unmittelbar oder mittelbar An- oder Verkaufspreise oder sonstige Geschäftsbedingungen festsetzen,
- die Erzeugung, den Absatz, die technische Entwicklung oder Investitionen einschränken oder kontrollieren,
- Märkte oder Versorgungsquellen aufteilen,
- unterschiedliche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern anwenden, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden,
- die an den Abschluss von Verträgen die Bedingung knüpfen, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

(Artikel 101 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union [AEUV], § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen [GWB]).

Vom Kartellverbot freigestellt können Absprachen zwischen Unternehmen sein, die unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne dass den beteiligten Unternehmen Beschränkungen auferlegt werden,

– die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind, oder

– Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der Waren den Wettbewerb auszuschalten

(Artikel 101 Absatz 3 AEUV, § 2 GWB).

Es ist Sache der Wettbewerbsbehörden und Gerichte zu entscheiden, ob bestimmte Absprachen, Vereinbarungen oder Verhaltensweisen von Unternehmen und Unternehmensvereinigungen gegen das Kartellverbot verstoßen oder nicht bzw. ob sie gegen das Kartellverbot verstoßen, aber vom Kartellverbot freigestellt sind oder nicht.

Die Unternehmen und Unternehmensvereinigungen sind zudem in der Pflicht, selbst zu prüfen, ob und inwieweit ihre Verhaltensweisen kartellrechtsrelevant sind, und Kartellrechtskonformität sicherzustellen.

2. Welche nachgewiesenen Kartellverstöße deutscher Automobilhersteller hat es in den letzten zehn Jahren gegeben?

   Welche Strafen/Bußgelder wurden den Beteiligten auferlegt (bitte einzeln auflisten)?

Von der Europäischen Kommission wurde mit Beschluss vom 19. Juli 2016 u. a. für die Fahrzeughersteller Daimler AG und MAN (MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH) die Beteiligung an einer über einen Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 dauernden gegen Artikel 101 AEUV verstoßenden Absprache festgestellt. Die Kommission hat MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Der Daimler AG wurde eine Ermäßigung von 30 Prozent gewährt, zusätzlich erfolgte wegen des stattgefundenen Vergleichsverfahrens eine weitere Ermäßigung der Geldbuße um 10 Prozent. Die gegen die Daimler AG festgesetzte Geldbuße beträgt 1 008 766 000 Euro.

Das Bundeskartellamt hat in den letzten zehn Jahren den Automobilherstellern BMW, Daimler, Audi, Porsche und Volkswagen keine Kartellverstöße nachgewiesen, die mit einem Bußgeld geahndet wurden.

3. Trifft es zu, dass der Bundesregierung bzw. dem Bundeskartellamt sogenannte Selbstanzeigen deutscher Automobilhersteller über mögliche Kartellverstöße vorliegen?

   Wenn ja, seit wann, von welchen Herstellern und mit welchem Inhalt?

4. Wie wird die Bundesregierung mit diesen sogenannten Selbstanzeigen und den Erkenntnissen daraus weiter umgehen?

   Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Wann sind an die Bundesregierung von wem welche Verdachtsmomente über illegale Absprachen und Kartellverstöße der deutschen Automobilhersteller vor der Veröffentlichung durch das Magazin „DER SPIEGEL“ am 21. Juli 2017 herangetragen worden?

   In welcher Weise ist die Bundesregierung diesen Hinweisen nachgegangen?

7. Seit wann und in welchem Umfang liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Ermittlungen/Untersuchungen der Wettbewerbsbehörden gegen die fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen auf Grund des Verdachts umfänglicher kartellrechtlich relevanter Absprachen gibt bzw. die Aufnahme von Ermittlungen geprüft wird?

Die Fragen 3, 4, 5 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat erst durch die Presseveröffentlichungen von den in der Kleinen Anfrage genannten kartellrechtlichen Vorwürfen gegen deutsche Automobilhersteller erfahren. Die Europäische Kommission und das Bundeskartellamt haben bestätigt, dass sie Informationen erhalten haben, die derzeit unter der Federführung der Europäischen Kommission geprüft werden. Die Europäische Kommission hat darauf verwiesen, dass die Untersuchungen komplexe Sach- und Rechtsfragen umfassen, denen nicht vorgegriffen werden kann. Insbesondere sei es verfrüht, darüber zu spekulieren, ob aus den vorliegenden Informationen wettbewerbsrechtliche Bedenken oder weitere Schritte folgen könnten. Zudem hat das Bundeskartellamt bestätigt, dass es derzeit ein Verfahren im Bereich des Einkaufs von Stahl durch die Automobil- und Automobilzulieferindustrie führt. Darüber hinaus äußern sich die Wettbewerbsbehörden in diesem Zusammenhang nicht zu laufenden Ermittlungen. Der Bundesregierung liegen keine sog. Selbstanzeigen der Automobilhersteller Daimler, BMW, Audi, Porsche oder Volkswagen vor.

6. Inwiefern und seit wann ist der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt die Bezeichnung „5er-Kreis“ mit Bezug auf die Automobilindustrie bekannt, und um was genau handelte es sich hierbei nach Vorstellung der Bundesregierung?

8. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt mit den Titeln „AK Mechanische Anbauteile“, „AK Bremsregelsysteme“, „AK Sitzanlage“, „AK Luftfederung“, „AK Kupplung“, „AK Ottomotoren“, „AK Dieselmotoren“?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

9. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt, in denen diese sich über wettbewerbsrelevante bzw. rechtlich zweifelhafte Informationen ausgetauscht haben?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

   Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

10. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt, in denen diese sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber ausgetauscht haben?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

    Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

    War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

    Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

    Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

11. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen im Rahmen der Arbeitskreise des Verbands der Automobilindustrie gab/gibt, in denen sich Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen ausgetauscht haben?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

12. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

13. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über Produktionskosten ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich über ihre Zulieferer ausgetauscht und abgesprochen haben?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

    Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

    War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

    Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

    Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

15. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über Märkte ausgetauscht und abgesprochen haben?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

    Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

    War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

    Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

    Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

16. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen Daten untereinander ausgetauscht haben, beispielsweise über den „Fahrwiderstandskoeffizienten“?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

    Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

    Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

    War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

17. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf eine maximale Fahrtgeschwindigkeit verständigt haben, bei der sich ein Cabrioverdeck noch öffnen/schließen lässt?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Die Fragen 6 sowie 8 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Zu den in den Fragen angesprochenen mutmaßlichen Arbeitsgruppen und Absprachen liegen der Bundesregierung über presseöffentliche Informationen hinaus keine weiteren Informationen vor.

Im Übrigen verweist die Bundesregierung auf ihre Antwort zu Frage 1.

18. Haben die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie untergeordnete Behörden seit den 1990er Jahren Hinweise von Zulieferern der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen darüber erreicht, dass diese Automobilhersteller sich über wettbewerbsrelevante Informationen untereinander austauschen, und wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Wurde diesen Hinweisen nachgegangen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Inhalt der dort getätigten Gespräche?

Die Bundesregierung und insbesondere das Bundeskartellamt haben seit den 1990er-Jahren keine Hinweise von Zulieferern der fünf Automobilhersteller BMW, Daimler, Audi, Porsche und Volkswagen über den Austausch von wettbewerbsrelevanten Informationen zwischen den genannten Automobilherstellern erreicht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Haben die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie untergeordnete Behörden seit den 1990er Jahren Hinweise von Wettbewerbern der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen darüber erreicht, dass diese sich über wettbewerbsrelevante Informationen untereinander austauschen, und wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen?

    Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

    Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

    Wurde diesen Hinweisen nachgegangen?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, warum nicht?

In den 1990er-Jahren ging beim Bundeskartellamt ein Hinweis eines Wettbewerbers zu einer Kooperation der Automobilhersteller BMW, Daimler, Audi, Porsche und Volkswagen bzgl. eines gemeinsamen Abgaszentrums ein. Diese Kooperation war dem Bundeskartellamt jedoch schon zuvor durch die beteiligten Automobilhersteller zur Prüfung vorgelegt worden. Sie wurde unter dem damaligen kartellrechtlichen Regelungsregime seitens des Bundeskartellamtes unter Einhaltung bestimmter Vorgaben toleriert. Diesbezüglich wird auf den Tätigkeitsbericht des Bundeskartellamtes aus den Jahren 1995/1996, S. 113, verwiesen. Darüber hinaus haben das Bundeskartellamt seit den 1990er-Jahren keine Hinweise von Wettbewerbern der fünf Automobilhersteller BMW, Daimler, Audi, Porsche und Volkswagen über den Austausch von wettbewerbsrelevanten Informationen zwischen den genannten Automobilherstellern erreicht. Dies gilt auch für die Bundesregierung.

20. Gab es im Rahmen von Besuchen der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf den Internationalen Automobil-Ausstellungen, die in ihre Amtszeit als Bundeskanzlerin gefallen sind, Gespräche zwischen Dr. Angela Merkel und Repräsentanten der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen (bitte Gespräche einzeln auflisten)?

    Inwiefern wurden bei diesen Treffen mögliche Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen thematisiert?

Vorbemerkung der Bundesregierung zu den Antworten zu den Fragen 20 und 21:

Hinsichtlich des Umfangs der Beantwortung und der Verpflichtung zur Datenerfassung wird auf die Vorbemerkungen in den Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen auf den Bundestagsdrucksachen 17/14698, 18/5571 und 18/12880 verwiesen.

Die Bundeskanzlerin hat seit 2007 jede der im zweijährigen Abstand stattfindenden IAA Pkw besucht und dabei jeweils auch ein Gespräch mit dem Vorstand des VDA geführt. Die Vorstandsvorsitzenden der genannten Unternehmen haben daran teilgenommen, sofern sie gleichzeitig auch VDA-Vorstandsmitglied waren. Soweit heute noch nachvollziehbar, wurden Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen nicht thematisiert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wie oft hat sich die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel seit 2005 mit Repräsentanten der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen getroffen (bitte Treffen einzeln auflisten)?

    Inwiefern wurden bei diesen Treffen mögliche Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen thematisiert?

Es wird davon ausgegangen, dass nur Treffen der Bundeskanzlerin mit mindestens einem Repräsentant der genannten fünf Automobilkonzerne abgefragt werden, die das Thema Kraftfahrzeugindustrie zum Anlass hatten und damit einen direkten Sachbezug zur Fragestellung dieser Kleinen Anfrage haben. Ferner wird davon ausgegangen, dass nur Treffen abgefragt werden, die in den Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen in den Bundestagsdrucksachen 17/14698, 18/5571 und 18/12880 noch nicht erfasst wurden.

Soweit heute noch nachvollziehbar, wurden Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen nicht thematisiert.

Treffen der Bundes-kanzlerin	**Datum**	**Vertreter bzw. Vertreterinnen der o. g. Automobilkonzerne**
Gespräch	23.06.2006	Dr. Bernd Pischetsrieder (VW AG)
Gespräch	29.01.2007	Dr. Norbert Reithofer (BMW AG)
Gespräch	17.10.2008	Dr. Wendelin Wiedeking (Porsche AG)
Gespräch	08.12.2008	Prof. Dr. Martin Winterkorn (VW AG)
Gespräch	04.05.2009	Prof. Dr. Martin Winterkorn (VW AG)
Gespräch	16.06.2010	Dr. Michael Macht (Porsche AG)
Gespräch	08.04.2011	Prof. Dr. Martin Winterkorn (VW AG)
Gespräch	16.06.2011	Prof. Dr. Martin Winterkorn (VW AG)

Möglichkeiten von Schadensersatzklagen

22. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Zulieferer, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?

Das GWB sieht bereits besondere Regelungen vor, die es Geschädigten von Kartellrechtsverstößen erleichtern, ihren Schaden geltend zu machen. Seit 2005 müssen Geschädigte, wenn sie einen Schadensersatzanspruch wegen eines Kartellrechtsverstoßes einklagen, den ihrem geltend gemachten Anspruch zugrundeliegenden Verstoß nicht beweisen, wenn eine Wettbewerbsbehörde (Landeskartellbehörden, Bundeskartellamt, Europäische Kommission, Wettbewerbsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union) diesen in einer bestandskräftigen Entscheidung festgestellt hat. Insoweit ist das Zivilgericht in diesen Fällen an die Feststellungen der Wettbewerbsbehörde gebunden. Mit der im Juni 2017 in Kraft getretenen 9. Novelle des GWB wurde die EU-Kartellschadensersatz-Richtlinie 2014/104/EU in deutsches Recht umgesetzt. Die Position der Geschädigten wurde dadurch weiter gestärkt. Geschädigte von Kartellrechtsverstößen haben nun einen gesondert einklagbaren Anspruch auf Auskunft und Herausgabe von Beweismitteln, die für die Durchsetzung ihres Schadensersatzanspruchs erforderlich sind. Zudem sieht das GWB eine gesetzliche Vermutung vor, dass Kartelle einen Schaden verursachen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Aktionäre, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?

24. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Verbraucherinnen und Verbraucher, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?

Die Fragen 23 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

25. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte (höherer Preis bei geringerer Qualität, Wertverfall des Automobils, Betroffenheit durch Fahrverbote, Gesundheitsschäden etc.), zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass zur besseren Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen von Verbraucherinnen und Verbrauchern die Möglichkeit eines freiwilligen Gruppenverfahrens eingeführt wird (vgl. Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, „Entwurf eines Gesetzes über die Einführung von Gruppenverfahren“, Bundestagsdrucksache 18/1464), und wenn ja, plant die Bundesregierung entsprechende Gesetzesänderungen noch vor der Bundestagswahl im September 2017?

Die zuständigen Wettbewerbsbehörden prüfen derzeit die im Raum stehenden Vorwürfe gegen mehrere deutsche Automobilhersteller. Über die Frage, ob kartellrechtswidrige Absprachen vorgelegen haben und ob ersatzfähige Schäden daraus entstanden sind, kann gegenwärtig keine Aussage getroffen werden. Daher sieht die Bundesregierung derzeit keinen Anlass, die geltenden Regelungen aufgrund der Kartellermittlungen neu zu bewerten.

26. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte und angesichts der Komplexität des Sachverhalts und der damit verbundenen Beweisführung (Qualität des Produkts schlechter/weniger innovativ als unter Bedingungen des freien Wettbewerbs), zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass zur erleichterten Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen von Verbraucherinnen und Verbrauchern bei Kartellen von einem Verbraucherschaden in Höhe von mindestens 10 Prozent des Verkaufspreises ausgegangen wird, um die Quantifizierung von Kartellschäden vor Gericht zu erleichtern (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?

27. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor über einen sehr langen Zeitraum (ggf. seit den 1990er Jahren) entstanden sein könnte, zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass die Frist für Schadensersatzklagen auf Grund von Kartellschäden auf mindestens zehn Jahre ausgeweitet wird (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte, zu einer Neubewertung des Vorschlags, die Vorteilsabschöpfung illegitimer wirtschaftlicher Vorteile, die durch Kartellverstöße erwirtschaftet werden, wirksam zu gestalten, indem klargestellt wird, dass Kartellbehörden bzw. Verbände keinen Nachweis über vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten des Unternehmens erbringen müssen (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?

Die Fragen 26 bis 28 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

Folgen für den Industriestandort Deutschland

29. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um den Imageschaden für den Automobilstandort Deutschland so gering wie möglich zu halten, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen?

Die Bundesregierung nimmt die im Raum stehenden Vorwürfe gegen die Automobilhersteller, sich über Jahre in wettbewerbsbeschränkenden Weise abgesprochen zu haben, sehr ernst. Sollten sich die Vorwürfe bestätigen, hätte dies einen immensen Verlust an Ansehen und Vertrauen in die Redlichkeit der deutschen Automobilwirtschaft zur Folge. Die Bundesregierung ist überzeugt, dass die Europäische Kommission und das Bundeskartellamt die Vorwürfe umfassend aufklären werden. Vorschnelle Verurteilungen führen angesichts der Schwere der im Raum stehenden Vorwürfe nicht weiter. Die kartellbehördlichen Prüfungen haben gerade begonnen. Erst wenn der Bundesregierung belastbare Erkenntnisse über die mutmaßlichen Verstöße vorliegen, ist es möglich, das gesamte Ausmaß zu bewerten und politische Konsequenzen daraus zu ziehen.

30. Erstellt die Bundesregierung „Worst-Case“-Szenarien für die Höhe des potenziellen monetären Schadens für die deutsche Automobilindustrie durch Kartellbußen sowie Schadensersatzklagen, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen, und kann die Bundesregierung nach derzeitigem Erfahrungswert und Wissensstand ausschließen, dass der Schaden für einzelne Hersteller existenzbedrohend sein könnte?

31. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung für die Arbeitnehmerschaft der deutschen Automobilwirtschaft, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen?

32. Wie bewertet die Bundesregierung die Folgen möglicher Absprachen der Hersteller, einvernehmlich auf bestimmte Technologien zu setzen, für die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft, insbesondere im Hinblick auf klimafreundliche Antriebsarten?

Die Fragen 30 bis 32 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333